

## TRV - Bilan 2023 et perspectives pour 2024

L'inflation importante des coûts du transport scolaire<sup>1</sup> observée en 2022 se poursuit en 2023. Après avoir progressé de + 7,3 % en moyenne annuelle sur 2022, le **coût de revient total d'un autocar scolaire enregistre une inflation de + 5,3 % en 2023**. Depuis deux ans, l'augmentation des coûts atteint donc + 13 %. Parmi les facteurs explicatifs de ces hausses, citons le poste conducteur, composante prépondérante, qui enregistre une inflation de + 15,8 % depuis deux ans (+12,4 % sur la seule année 2023).

Pour 2024, la conjoncture économique très incertaine complexifie l'exercice de prévisions. Selon de nombreux experts, le contexte inflationniste de 2023 devrait se poursuivre en 2024. Le CNR n'établit pas de prévision sur le carburant, poste toujours volatil. Pour le reste, **l'inflation des coûts du TRV scolaire, hors carburant, attendue en 2024 s'élève à + 5,7 %**.

### Conjoncture économique au 7 novembre 2023

**L'état de l'inflation se desserre trop lentement et la croissance de l'économie mondiale ne devrait pas dépasser + 3 % en 2023.** Le FMI a mesuré l'inflation générale à + 8,7 % en 2022 et prévoit une réduction de près de 2 points à + 6,9 % en 2023. L'ensemble des pays subit encore des hausses de prix plus ou moins brutales des biens ou des services, contrariant aussi bien la consommation que les investissements qui ralentissent fortement. En réaction, les banques centrales ont relevé leurs taux directeurs, avec des niveaux record atteints cet été. Le secteur de l'immobilier est durement impacté pendant que les cours des bourses mondiales s'orientent plus systématiquement à la baisse. Depuis ce 7 octobre, la crainte d'un embrasement militaire au Proche-Orient est devenue un risque négatif majeur.

**Les perspectives d'améliorations pour 2024 sont limitées.** Dans les économies développées, l'inflation pourrait redescendre autour de + 3 %, restant au-dessus de l'objectif de + 2 %. La croissance mondiale devrait rester contenue au niveau de 2023.

**En Europe**, les difficultés économiques ont été accentuées. L'Allemagne traverse une phase de récession avec une baisse du PIB prévue entre - 0,7 % et - 0,3 % pour 2023. Passé ce cap, la croissance de la zone euro devrait rebondir et passer de + 0,7 % attendu en 2023, à + 1,2 % prévu en 2024.

**L'économie française stagne**, sa croissance devrait se situer à + 1 % sur l'année 2023, après un 3<sup>ème</sup> trimestre à + 0,1 %. L'inflation pour 2023 atteindrait + 5 %. Pour l'année 2024, la croissance du PIB serait comprise entre + 1 % et + 1,5 % et l'inflation entre + 3 % et + 3,5 % en moyenne annuelle. Le ralentissement fragilise de nombreux secteurs et provoque une inflexion de la courbe du chômage qui amorce même une très légère remontée au 3<sup>ème</sup> trimestre 2023.

**Le chiffre d'affaires des entreprises du transport routier de voyageurs (transport régulier et à la demande) se redresse progressivement** au cours du premier semestre 2023 pour retrouver son niveau d'avant crise-covid et ce malgré la pénurie de conducteurs persistante.

<sup>1</sup> Dans le cadre de l'extension de ses missions au transport routier de voyageurs (TRV) en 2021, le CNR publie depuis juillet 2022 des référentiels indiciaires relatifs au transport scolaire par autocar standard de 50 à 63 places.

Ce document n'a pas vocation à interférer dans la libre négociation commerciale entre transporteurs et donneurs d'ordre. Il permet aux entreprises de transports scolaires de se comparer aux tendances sectorielles observées en 2022 et en 2023, ainsi qu'à des prévisions pour 2024, fondées sur des hypothèses prudentes et réalistes.

## 1 - Quelle méthode retenir ?

---

Deux approches de l'évolution des coûts peuvent être retenues :

- **En glissement sur l'année** : on compare la valeur de l'indice de coût de décembre à celui du mois de décembre de l'année antérieure. C'est l'approche la plus classique. La variation observée est alors rapprochée de la revalorisation des prix obtenue sur la même période. Pour l'ensemble des tableaux de la note, les variations en glissement 2023/2022 sont fondées sur la dernière valeur connue de 2023 comparée à celle de décembre 2022.
- **En moyenne annuelle** : on calcule la valeur moyenne de l'indice sur les 12 mois de l'année (de janvier à décembre) pour la comparer à la valeur moyenne au cours de l'année qui précède. Cette approche permet d'évaluer la variation du volume des charges d'un exercice à l'autre et de la rapprocher de celle des recettes à volume constant d'activité. Pour 2023, les indices de novembre et décembre, non encore calculés, sont supposés égaux aux indices d'octobre, derniers connus.

Ces deux méthodes peuvent produire des résultats similaires, notamment en cas de variations linéaires. En revanche, la première méthode ne reflète pas d'éventuelles fluctuations (hausses et baisses) infra annuelles.

Sur le site du CNR, il est possible de relever les évolutions pour toute période au choix de l'utilisateur.

## 2 - Principales hypothèses pour 2024

---

Le CNR fonde ses prévisions pour 2024 sur des hypothèses prudentes et réalistes. Ces dernières sont issues principalement de sources officielles : INSEE, Banque de France ou projet de loi de finances (PLF) pour 2024. En l'absence d'information sur certaines composantes de coûts, le CNR retient des hypothèses *conservatoires*.

### Gazole

Pour tenir compte de la diversité des pratiques de revalorisations annuelles des prix, le CNR présente l'évolution synthétique des coûts hors et avec gazole. Dans le cadre du volet prévisionnel d'une revalorisation de prix, le carburant reste toujours la composante la plus incertaine.

Pour cette raison, le CNR ne fige pas de prévision en matière de gazole pour l'année à venir.

### Personnels

Le CNR prend en compte dans ses perspectives pour 2024 les conséquences de l'accord social du 16 octobre 2023 qui revalorise les minima conventionnels de rémunération de + 4,3 % à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024. Ce surcoût sur les salaires est amplifié par la diminution mécanique des allègements « Fillon » qu'il engendre.

De nombreux paramètres applicables aux cotisations employeurs ne sont pas encore définitivement connus. Le décompte des taux de cotisations employeurs obligatoires de 2023 est alors maintenu pour 2024.

Les prévisions de coûts sociaux pour 2024 impactent plus particulièrement les composantes de coûts de personnel TRV suivantes : conduite et maintenance.

### 3 - Synthèse de l'évolution des coûts TRV scolaire

#### Synthèse des évolutions de coûts hors composante gazole

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
TRV scolaire - hors gazole	+ 5,6 %	+ 6,0 %	+ 4,5 %	+ 3,9 %	+ 6,8 %	+ 5,7 %

N.B. : ces évolutions relatives portent sur **la part du coût de revient des véhicules hors carburant**.

Part de la composante hors carburant dans le coût de revient total des véhicules (%)

	2021	2022	2023
TRV scolaire - autocar standard	91,1 %	88,9 %	88,0 %

#### Exemple d'utilisation de ces tableaux :

Le coût de revient total d'une opération de transport scolaire effectuée par un autocar « standard » roulant au gazole est de 1 000 € en 2021. Les postes de coût autres que le carburant représentent 91,1 % du coût total, soit 911 €. Ces coûts hors carburant (911 €) augmentent, en moyenne annuelle, de + 3,9 % entre 2021 et 2022.

#### Synthèse des évolutions de coûts avec composante gazole

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
TRV scolaire - avec gazole	+ 6,8 %	+ 6,2 %	-	+ 7,3 %	+ 5,3 %	-

### 4 - Les charges d'exploitation du TRV scolaire en détail

#### 4.1 - Gazole professionnel TRV

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Gazole professionnel TRV	+ 16,4 %	+ 7,1 %	-	+ 38,5 %	- 4,8 %	-

Historique sur 2023 :

L'indice gazole professionnel TRV, intégrant la TICPE applicable au gazole professionnel TRV, évolue de manière erratique en 2023 (cf. graphique page 4).

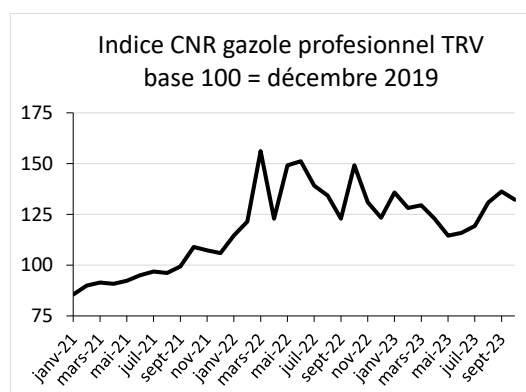
Dans le détail, après une année 2022 marquée par des prix du carburant élevés, l'indice a tendance à diminuer sur les cinq premiers mois de l'année 2023 (- 7,1 % entre décembre 2022 et mai 2023). Il progresse ensuite de + 18,9 % entre mai et septembre 2023. Il se replie de - 3 % en octobre 2023.

Finalement, l'indice augmente de + 7,1 % depuis la fin d'année dernière et se situe toujours en 2023 à des niveaux nettement supérieurs à ceux observés en 2020 ou 2021.

Concernant la fiscalité, le taux de TICPE appliqué au gazole professionnel TRV est stable en 2023 (39,19 €/hl).

Hypothèses pour 2024 :

Le prix du gazole reste trop fluctuant et incertain pour qu'il y ait un intérêt à retenir une hypothèse d'évolution dans les prévisions CNR 2024.



## 4.2 - Coûts salariaux du personnel de conduite

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Conducteur TRV scolaire	+ 6,2 %	+ 11,3 %	+ 7,0 %	+ 3,0 %	+ 12,4 %	+ 9,2 %

Historique sur 2023 :

Les minima conventionnels de rémunération des conducteurs servant de référence pour calculer ces indices ont été revalorisés depuis décembre 2022 de + 7,9 % par les accords sociaux successifs du 10 novembre 2022 et du 28 juin 2023.

Concernant les cotisations employeurs, les allègements « Fillon » évoluent depuis un an alternativement à la baisse (avec la prise en compte de ces revalorisations salariales) et à la hausse (avec les revalorisations successives du SMIC en janvier et en mai 2023).

Hypothèses pour 2024 :

Le scénario retenu pour 2024 est détaillé page 2. Le surcoût lié à la hausse des salaires (+ 4,3 % à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024) est amplifié par la baisse mécanique des allègements « Fillon ».

## 4.3 - Charges de structure

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Structure TRV scolaire	+ 5,3 %	+ 3,1 %	+ 3,1 %	+ 4,5 %	+ 4,1 %	+ 3,9 %

Historique sur 2023 :

Les coûts de structure augmentent sur l'année 2023 sous l'effet conjugué de l'inflation des coûts des services (+ 3,8 %) et des coûts de l'énergie (+ 12 %), hors propulsion des véhicules, entrant dans la composition des coûts de structure (cf. *Précisions page 5*).

Hypothèses pour 2024 :

Le CNR retient une augmentation pour 2024 de + 3,1 % des coûts indirects de structure, correspondant à la prévision calculée par l'Insee d'inflation sous-jacente des services.

**Précisions sur les coûts des énergies pris en compte dans les coûts de structure :**

Les dépenses d'énergie (eau, gaz ou électricité, etc.) pour l'entrepôt, le lavage des véhicules ou les bureaux sont retenus dans les coûts de structure affectés à l'activité de transport des entreprises. Même si elles ont fortement progressé en 2023, ces charges restent à ce jour marginales et représentent en moyenne environ 2,2 % des coûts de structure, selon les résultats des dernières enquêtes sur le transport scolaire. Ces charges restent très dispersées par entreprise.

A l'image du pétrole, le CNR n'établit pas de prévision sur les prix de l'eau, du gaz ou de l'électricité. De nombreux prévisionnistes experts de l'énergie prévoient des hausses des factures d'énergie importantes pour 2024. Dans le cas où l'impact de ces hausses serait supérieur à la prévision du CNR pour 2024, le surcoût devra être ajouté.

**Un exemple :** les dépenses d'énergie (eau, gaz ou électricité) de l'entreprise X représentent 7 % des coûts de structure, hypothèse haute correspondant à des consommations importantes. Le coût de l'énergie augmente de + 50 % en 2024. Les prévisions pour 2024 doivent être relevées dans ce cas de + 0,2 point sur le coût de revient hors carburant d'un autocar scolaire.

#### 4.4 - Détention de matériel TRV (coût de détention du matériel + assurances)

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Matériel TRV scolaire	+ 4,8 %	+ 2,8 %	+ 1,9 %	+ 3,6 %	+ 3,5 %	+ 1,9 %

Historique sur 2023 :

Les prix de véhicules pris en compte dans l'indice enregistrent cette année une inflation annuelle importante de + 15 %. Cette inflation est appliquée sur la part du parc renouvelée en 2023 (8 % pour un autocar scolaire). Les taux d'intérêt retenus dans le calcul augmentent en 2023. La composante assurances a augmenté de + 2,8 % en 2023.

Hypothèses pour 2024 :

Il est encore trop tôt pour prévoir l'évolution des prix des véhicules en 2024. A partir de juillet 2024, tous les véhicules neufs doivent être conformes à la réglementation européenne GSR2 sur la « sécurité générale » des véhicules. Ces nouveaux équipements (système d'information d'angle mort, indicateur de pression des pneus ou reconnaissance de l'attention du conducteur, etc.) impacteront les prix moyens des véhicules. Toutefois, selon de nombreux experts, les prix de marché devraient moins augmenter qu'en 2023. Sous ces conditions, le CNR retient une hypothèse conservatoire d'évolution des prix de véhicules pour 2024, similaire à la hausse de l'indice des prix à la consommation prévue dans le cadre du PLF pour 2024 (+ 2,6 %).

Concernant les taux d'intérêt, le CNR relève les taux moyens annuels utilisés dans les calculs de + 0,2 point en 2024, conformément aux prévisions publiées par la Banque de France.

La composante *assurances* augmente de + 2,6 % (taux d'inflation retenue dans le PLF pour 2024).

## 4.5 - Maintenance

	en glissement sur l'année			en moyenne annuelle		
	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023	2022 / 2021	2023 / 2022	2024 / 2023
Maintenance TRV scolaire	+ 5,7 %	+ 5,2 %	+ 3,5 %	+ 5,6 %	+ 5,5 %	+ 5,3 %

### Historique sur 2023 :

Cet indice retient trois composantes : l'entretien-réparations, l'AdBlue et les pneumatiques. En moyenne annuelle, les coûts d'entretien augmentent de + 8,2 % sous les effets de l'inflation des charges d'entretien-réparations (pièces, achats prestations externes, lubrifiants et autres coûts d'atelier) et des revalorisations salariales appliquées au personnel d'atelier. Après avoir enregistré des niveaux records en 2022, les prix d'AdBlue pris en compte dans cette composante diminuent en 2023 (- 12,9 %).

Les prix des pneumatiques progressent en 2023. L'indice *Insee* des prix de pneumatiques augmente ainsi de + 7 % sur les huit premiers mois de l'année. L'inflation du prix des gommages est diluée dans l'indice par le taux de renouvellement des pneus.

### Hypothèses pour 2024 :

Le contexte très incertain sur le marché des matières premières rend difficilement prévisibles les variations futures des prix des pièces et des pneumatiques. Sous ces conditions, le CNR retient une hypothèse minimale d'augmentation de + 2,6 % des coûts d'entretien (hors personnel d'atelier) et de pneumatiques, similaire à la hausse de l'indice des prix à la consommation prévue dans le cadre du PLF pour 2024. Les coûts de personnel sédentaire d'atelier évoluent selon les hypothèses de coûts sociaux présentés ci-avant page 2 (augmentation des salaires de + 4,3 % à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024).

## 5 - Les parts des différents postes de coûts en TRV scolaire

*Structure des coûts prévalant aux conditions économiques de décembre de l'année précédente. Exemple : 2023 est calculé aux conditions économiques de décembre 2022.*

### TRV scolaire par autocar standard - Gazole

Pondérations en valeur	Structure de l'indice TRV scolaire		
	2021 déc-20	2022 déc-21	2023 déc-22
Carburant	8,9	11,1	12,0
Maintenance	10,0	10,0	9,2
Matériel	23,6	23,0	23,5
Personnel de conduite	31,4	30,1	30,4
Structure	26,1	25,8	24,9
<i>Total</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>

## 6 - Les éléments non intégrés dans les tableaux

---

- **Les variations de l'activité :**

Le bilan 2023 et les prévisions 2024 présentés dans cette note sont calculés à volume constant d'activité. Lorsque l'activité évolue, les charges « variables » s'ajustent parallèlement. Il n'en va pas de même des charges « fixes ». Par exemple, en cas de baisse d'activité, les charges fixes, comprenant les postes détention de matériel, assurances ou coûts de structure, restent constantes et doivent être réparties sur un volume moindre de production. Tant que l'entreprise n'a pas adapté sa structure ou son parc au nouveau contexte économique dégradé, elle enregistre un surcoût. L'évaluation du surcoût, proportionnel au poids des charges fixes dans le coût de revient total des véhicules, reste une démarche individuelle, spécifique à chaque entreprise, voire à chacune de ses activités.

- **Les surcoûts de recrutement et de formation liés à la pénurie de conducteurs :**

Les entreprises de transport routier de voyageurs procèdent à des événements spécifiques innovants de recrutement et développent des formations pour leurs nouveaux conducteurs. L'emploi de ces personnels débutants peut aussi augmenter le taux de sinistralité et donc les coûts d'assurance et d'entretien des véhicules.

- **Les frais de déplacement des conducteurs :**

L'activité scolaire n'occasionne généralement pas ce type de coût. Toutefois, la réalisation de certaines prestations peut s'accompagner de versement d'indemnités de déplacement aux conducteurs. Dans ce cas, un surcoût de personnel de conduite peut apparaître et doit être ajouté aux évaluations présentées dans les tableaux.

En 2023, les taux forfaitaires conventionnels de déplacement des conducteurs ont été revalorisés de + 6 % à compter du 1<sup>er</sup> mars 2023 pour les entreprises membres des organisations signataires. L'accord a été étendu à l'ensemble des entreprises le 28 avril 2023.

- **Les conséquences des arrêts de la Cour de cassation du 13 septembre 2023 portant sur l'acquisition des droits à congés payés pendant les arrêts maladie**

L'impact de cette mesure risque d'être très dispersé. Le CNR ne dispose pas encore des éléments suffisants pour évaluer un impact spécifique aux conducteurs de chaque activité.

- **Les dépenses de péages :**

Le poste reste marginal. Dans le cas très rare où une prestation de transport scolaire nécessiterait le recours à une autoroute payante, un surcoût doit être pris en compte et ajouté au bilan 2023 et aux prévisions 2024.

En 2023, les tarifs de péages classe 3 ont augmenté de + 4,9 % en moyenne nationale pondérée par les trafics sur les réseaux. Pour 2024, le CNR établit une prévision à + 3 % pour les autocars standards, en tenant compte du dernier taux d'inflation communiqué par l'INSEE et des formules d'actualisation tarifaires des principaux réseaux.